Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2428**

16. Wahlperiode 22. 08. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Rainder Steenblock, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausfälle der Binnenschifffahrt als Folge extremer Wetterereignisse

Die beförderte Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt ist infolge extremer Wetterereignisse starken Schwankungen ausgesetzt. Gab es nach dem „Jahrhundertsommer" 2003 mit langen Niedrigwasserzeiten, in denen auf vielen Flüssen keine Schiffe oder nur mit verringerter Last verkehren konnten, in 2004 einen starken Aufschwung mit einem Wachstum von 9,5 Prozent, so ist die Verkehrsleistung 2005 nur um 0,7 Prozent gewachsen. Für 2006 wird durch die BVU-Kurzfristprognose Sommer 2006 (BVU: Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung angegeben, dass es in den ersten 4 Monaten durch Niedrigwasser und Eisgang einen Einbruch der Transportleistung gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent gegeben hat. Der derzeitige erneute „Jahrhundertsommer", der die Werte von 2003 noch übertreffen dürfte, sorgt für neue Niedrigwasserzeiten. Das Sinken der Transportleistung um lediglich 0,6 Prozent im Gesamtjahr 2006, wie von der BVU prognostiziert, dürfte angesichts der schon bestehenden und absehbaren Einschränkungen für die Binnenschifffahrt infolge von Niedrigwasser daher eher noch höher ausfallen.

Gleichzeitig ist es das erklärte Ziel der Bundesregierung laut Bundesverkehrswegeplan 2003, die beförderte Gütermenge der Binnenschifffahrt ausgedrückt in Tonnenkilometer gegenüber 1997 bis 2015 um 40 Prozent zu erhöhen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. An wie vielen Tagen war die Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen in den Jahren 1996 bis 2005 eingeschränkt oder ganz eingestellt, dargestellt nach Wasserstraßen?
2. Wie bewertet die Bundesregierung mittel- und langfristig die Potenziale der Binnenschifffahrt vor dem Hintergrund der stark zunehmenden extremen Wetterereignisse mit dem zweiten „Jahrhundertsommer" innerhalb von 4 Jahren?
3. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über den volkswirtschaftlichen Schaden vor, der durch Beförderungsausfälle auf Wasserstraßen infolge von extremen Wetterereignissen entsteht?
4. Wann liegen der Bundesregierung wissenschaftlich belastbare Wasserhaushaltsszenarien vor, die die Sensivitäten und Verwundbarkeit für die Nutzung von Wasserstraßen aufgrund des Klimawandels aufzeigen?

   Werden diese Erkenntnisse veröffentlicht?

5. Welche Anpassungs- und Adaptionsstrategien unter der Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse für die einzelnen Wasserstraßen könnten das Ergebnis verstärkt auftretender Niedrigwasserereignisse sein?

   Sind damit Staustufen gemeint?

6. Sind bei der Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse für Neu- und Ausbau von Wasserstraßen Prognosen über die eingeschränkte wirtschaftliche Nutzbarkeit dieser Infrastruktur infolge extremer Wetterereignisse eingegangen, und wenn ja, wurde eine Zunahme dieser Ereignisse prognostiziert?

7. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass zum Auffangen von Beförderungsausfällen der Binnenschifffahrt infolge von extremen Wetterereignissen immer freie Schienenkapazitäten parallel zu den Wasserstraßen vorgehalten werden müssen; dass es also eine Rückfalloption für die Verlader braucht, falls die jeweilige Wasserstraße nicht befahrbar ist?

8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche zusätzlichen Güterzüge entlang der Rheins bei den letzten Nichtbefahrbarkeiten des Rheins für die Binnenschifffahrt gefahren sind und welche Auswirkungen dies auf Kapazität und Pünktlichkeit dieser Strecken hatte?

9. Wie bewertet die Bundesregierung die reale Entwicklung der beförderten Transportleistung der Binnenschifffahrt von 1997, dem Bezugsjahr des Bundesverkehrswegeplans 2003, bis 2005, mit einer Steigerung der Transportleistung von von 62 auf 64,2 Mrd. Tonnenkilometer, was einer Steigerung innerhalb von 8 Jahren von 3,5 Prozent oder einer jährlichen Steigerung von unter 0,5 Prozent entspricht?

10. Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund das Ziel, das Güteraufkommen der Binnenschifffahrt bis 2015 auf 86 Mrd. Tonnenkilometer zu steigern, was gegenüber 2005 eine durchschnittliche jährliche Steigerung von rund 3,5 Prozent bedeuten würde, für erreichbar, oder muss die Prognose nach unten revidiert werden?

11. Inwieweit hält die Bundesregierung dieses Ziel vor dem Hintergrund einer in 2006 erneut sinkenden Transportleistung der Binnenschifffahrt aufgrund extremer Wetterereignisse für erreichbar?

12. Wie haben sich die intramodalen Verkehrsmarktanteile der Binnenschifffahrt auf allen Bundeswasserstraßen zwischen 1996 und 2005 entwickelt, dargestellt für die einzelnen Bundeswasserstraßen?

13. Welche Aus- und Neubauprojekte an Bundeswasserstraßen sind aus Sicht der Bundesregierung bis 2015 fertiggestellt und geeignet, den Modal Split der Binnenschifffahrt zu heben?

14. Wie haben sich fertiggestellte Neu- und Ausbauten auf die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt auf der betreffenden Wasserstraße ausgewirkt?

    Welche Verkehrsleistungsändernen fanden absolut und prozentual statt.

15. Welche Verkehrsleistungsänderungen absolut und prozentual fanden insbesondere nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals und des Magdeburger Wasserstraßenkreuzes statt?

16. Wie stehen diese Veränderungen im Verhältnis zu den prognostizierten Steigerungen der Verkehrsleistung, die Grundlage der jeweiligen Planungen waren?

Berlin, den 22. August 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333